NUMER 9. DNIA 1-go MARCA 1903 ROKU ROK XI

TYDZIEŃ

DODATEK

LITERACKO-NAUKOWY „KURJERA LWOWSKIEGO“

POD REDAKCJĄ BOLESŁAWA WYSŁOUCHA.

SZCZUCIN

Z LITERATURY O SZCZUCINIE: *THEINER*: „MONUMENTA VETERA“ 1860. *PAWIŃSKI*: „ŹRÓDŁA DZIEJOWE“ (MAŁOPOLSKA). *ART.*: „SZCZUCIN“ (SŁOWNIK GEOGRAFICZNY).

Mała, zapadła mieścina galicyjska wypłynęła nagle na szeroką widownię, stanowiąc główny przedmiot publicznej dyskusji dni ostatnich, źródło wiadomości, które na drutach telegraficznych stamtąd wychodzą, a niosą żal, współczucie i grozę na kraj cały biedny. Wszystko, co u nas czuje i myśli, nastawia trwożnie ucha w stronę Szczucina, władze tam spieszą i dygnitarze na ratunek, a w ślad za nimi ofiarność publiczna... grosz ciężki biednego ludu.

Nad Szczucinem i okolicą rozszalała katastrofa, z żywiołową potęgą, druzgocąc życie i spokój i mienie szarego mrowiska, co nad Wisłą swoje założyło sadyby. — Kordony i słupy graniczne przełamały rozhukane fale a kilkumilowy obszar skrzy dziś brutalnym, nawet wobec dynamitowych nabojów spokojnym złomem zatorów lodowych, taflą srebrzystą potopu, wystercza kominami i strzech słomianych szczyty.



Widok rynku szczucińskiego z kościołem.
Tuż sto kroków za lewą połacią domów wylała Wisła.

Takie jakieś straszne rozpętanie żywiołowych mocy, przygniatające swą bezrozumną siłą i zniszczeniem, taki szał jakiś i dziki upór tych lodowych zatorów, wobec którego wszystko ustaje, nawet myśl ludzka!

Hej, hej, ty rzeko nasza, wód naszych królowo! Twe nurty przecież wiekami szemrzą wielkie słowa praojców, na czyny królów naszych twe fale patrzyły srebrzyste!

Na zamek wawelski szedł pokłon od ciebie, a potem twe fale dolę ludów nadbrzeżnych srebrzyły, a potem wód twoich wstęga się wiła na nadwiślańskich łąk obszary, sandomierskich borów czoło wieńczyła słonecznym odblaskiem twoich promieni.

A dzisiaj te fale z łzą gorzką zmieszane stanęły, jakby im droga do Gdańska nie miłą już była, dzisiaj ta wstęga srebrzysta rozszalała zdradziecko piekieł potęgą, wyciętych lasów przekleństwem.

Mowę zdradliwą wiślanej strugi zrozumiał już dobrze król wielki, a ludu naszego święty opiekun. Wiedział ten król i odczuł swą myślą, co tak miłościwie na chatach spoczęła włościańskich, że szmer Wisły spokojny nagle się w grzmot zemsty zdolen rozpętać, w krzywdy jęk niezasłużonej. Więc nad jej brzegi wały wysypał obronne, „Kazimierzowskie wały", co dziś jeszcze stoją jak pomnik myśli wielkiej i wielkiej miłości, razem z resztami spichlerzy, które lud ten biedny od głodu także chronić miały statecznie.



Pierwsze domy przedmieścia szczucińskiego pod wodą.

Regulacja Wisły przeprowadzona po raz pierwszy przez Kazimierza Wielkiego, dziś już nie wystarczyła. Wał Kazimierzowski uległ żywiołowi, a w kilku miejscach zerwany, wpuścił rozhukane fale na ludzkie sadyby. I rozlały się one szeroko po obu stronach kordonu, aż gdzieś w stronę Połańca poszły, niosąc na sobie klęskę i zniszczenie.

Od wału Kazimierzowskiego pod Szczucinem wylała Wisła aż po miasteczko Połaniec, w którem drugi dobry duch naszego narodu dumał nad polepszeniem doli ludu wiejskiego. Wiadomo bowiem, że z Połańca wyszedł sławny manifest Tadeusza Kościuszki z 7. maja 1794, nadający włościaństwu różne ulgi.

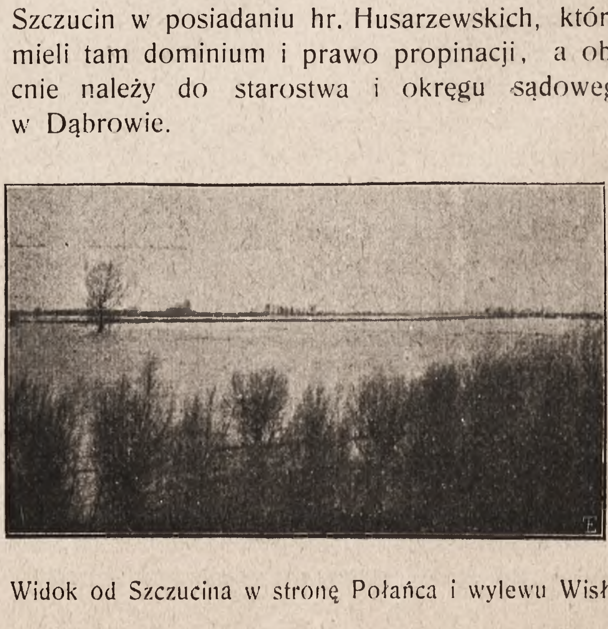
Od wału Kazimierzowskiego aż po Połaniec! Jest w tej granicy, którą sobie nierozumny żywioł przypadkiem zakreślił dużo piekącego bolu, zawiedzionych nadzieji, jest też dużo wyrzutu dla teraźniejszości, że ot... po Kazimierzu Wielkim i po Kościuszce i właśnie na miejscu ich pracy i myśli, lud dzisiaj w głuchej rozpaczy, nie wie, czy jutra doczeka.

Tymczasem jednak w Szczucinie wre walka z powodzią zacięta, choć, jak brzmią wiadomości ostatnie, bezskuteczna. Ryciny nasze przedstawiają grozę powodzi w dalekiem tylko przybliżeniu, mimo, że wykonane zostały według zdjęć fotograficznych w tym czasie, kiedy woda o kilkanaście metrów tylko oddaloną była od rynku Szczucina.

Sam Szczucin, który przedstawia pierwsza rycina, jest to jedno z najmniejszych galicyjskich miasteczek. Zabudowane nieregularnie, przeważnie drewniane, składa się ono z rynku i z kilku uliczek, w których się mieści niewiele więcej nad dwa tysiące mieszkańców. Pierwotnie była to wieś i przez długie wieki wsią pozostawała, zanim zamieniono ją na miasteczko. Jako osada jest Szczucin bardzo stary. Już bowiem r. 1326 wspominają dokumenta o istniejącej tam parafji i o plebanie, którym był podówczas jakiś Mikołaj. Sam kościół, stanowiący dziś jedyną monumentalną budowlę miasteczka, był pierwotnie drewniany i bardzo skąpo uposażony. Należały bowiem do niego grunta po obu stronach drogi do Słupca: błoto nad Wisłą, zwane Gadką i trzy wątoki, czyli wyschnięte koryta Wisły, mimo, że duszpasterz miał dziewięć wsi okolicznych pod swoją opieką. Za czasów Długosza byli właścicielami Szczucina Pacanowscy herbu Jelita, zaś w roku 1579 posiadał tam Stanisław Niedowicki 14 kmieci, 6 łanów, 4 zagrody, 21 komorników z bydłem, 11 komorników bez bydła, 2 hultai i 3 rzemieślników.

Dzisiejszy kościół murowany powstał w połowie ośmnastego wieku. Wymurował go w roku 1748 proboszcz ówczesny ks. Adam Miklaszewski, poświęcił zaś Michał Kunicki, biskup-sufragan krakowski.

W czasie zaboru Galicji przez Austrję był Szczucin w posiadaniu hr. Husarzewskich, którzy mieli tam dominium i prawo propinacji, a obecnie należy do starostwa i okręgu sądowego w Dąbrowie.



Widok od Szczucina w stronę Połańca i wylewu Wisły.

JAZDA POLSKA

Niedawno temu wyszła bardzo ozdobna książka p. B. Gembarzewskiego o „Wojsku Polskiem“, zawierająca okres od 1815 do 1830 r. O książce tej mówiliśmy już w „Tygodniu“. Wracamy do niej, ponieważ obecnie p. St. Wołowski podaje w jednym z dzienników warszawskich ciekawe, a w książce pominięte szczegóły o bojowem przygotowaniu polskich ułanów i ich wyrobieniu. Artykuł jego powtarzamy w streszczeniu:

„Polska jazda z przed 1830 r. — pisze p. Wołowski, przechowywała bohaterskie tradycje wojen napoleońskich, a przygotowanie jej do boju było gruntownie obmyślane i zupełnie odpowiednie do ówczesnych potrzeb. W pierwszych dziesiątkach lat zeszłego wieku wymagano przedewszystkiem od jazdy wielkiej spoistości, jedności, prędkiego łamania szyku i formowania się, oraz indywidualnego przygotowania żołnierza do pojedynkowej walki na pałasze lub lance. W tych wszystkich kierunkach polska jazda, pozostająca wraz z całem wojskiem pod zwierzchniem dowództwem Wielkiego Księcia Konstantego, doprowadzona została do zupełnego wyrobienia. Nawet przewyższała wiele pułków napoleońskiej kawalerji, którym szybka formacja i wyjście w pole nie dozwalały na idealne wydoskonalenie się na placu musztry. To ciągłe doskonalenie się niejako w rytmicznych obrotach przyniosło jednak pewien uszczerbek hartowi jazdy. Szczególniej konie, nawykając do łamanych, krótkich zwrotów, do nieustannych wolt i galopów z prawej i lewej nogi traciły na wytrzymałości: na polowych przymiotach. Przepisy dla jazdy z przed 1830 r. są bardzo dobrze opracowane i wybornie charakteryzują owoczesne wymagania od jeźdźca i konia. Konie jazdy polskiej z przed 1830 r., były dobrej średniej miary, silnej, okrągłej budowy ciała, o wyniosłych karkach a w ich ogólnym typie przebijał się pewien odcień szlachetnej wschodniej krwi.

Jeżeli bojowy koń polski z przed 1830 r. pod względem szybkości lub sposobności brania przeszkód mógłby nie dorównać dzisiejszemu wysoce poprawnemu koniowi „pół-krwi“, przewyższał znów o wiele lekkością i wytrzymałością zwrotów konia jazdy francuskiej, niemieckiej i regularnej rosyjskiej.

Ułani wprawni i wyrobieni lancą byli postrachem nieprzyjacielskiej jazdy i niejednokrotnie jeden ułan zsadzał z konia po kilku kirasjerów, biorąc ich ostrzem pod pancerz. Również były wypadki, że dzielny szermierz na lance, otoczony przez piechurów, nie dał im się i wychodził z walki zwycięsko.

Jazda polska wierzyła zatem przedewszystkiem w białą broń i rzucała się śmiało do otwartej walki, a jej gruntowne bojowe przygotowanie dodawało jej otuchy i pewności.

Polscy ułani w pierwszych trzydziestu latach zeszłego stulecia dochodzą po części do tej sławy, co słynna husarja. Ułani polscy wyrobili sławę lancy, oni nauczyli nią władać, rozbijać przy jej pomocy szeregi i stworzyli w tym kierunku szkołę i tradycję.

IGNACY DĄBROWSKI. (2)

OKRĘT ZADŻUMIONY.

Morze! Wielkie, rozległe morze!

Wzrok leci daleko i gubi się w bezkresach. Pomimo fal, nieruchomość i spokój. Jak okiem ogarnąć, ani łodzi, ani człowieka. Tylko białoskrzydłe mewy bujają wysoko w nieobjętej przestrzeni. I taka cisza! Oto tak być musiało przed

początkiem wszystkiego, kiedy Duch Boży unosił się nad wodami...

A wokół fale, fale, fale...

Morze, spokojne bliżej brzegów, tu jest rozkołysane swoim wiecznym ruchem z przed dni potopu. Wielkie wały wód przetaczają się ciężko, bez szmeru, w poważnem milczeniu. Tak się mogą bawić tylko olbrzymy. Te, takie gładkie zdaleka głębie, kryją w sobie całe pagóry, zapadnięcia, nastroszone grzywy, lejkowate wiry. Gdzieniegdzie na grzbiety wytryskuje biała piana, jak wielki kwiat.

Składamy wiosła i puszczamy łódź na wolę fal.

Teraz zaczyna się inna jazda.

Właściwie stoimy ciągle prawie na jednem miejscu, tylko „Giovannina“, podbijana przez nadbiegające bałwany, to się wznosi, to spada, jak mała łupina. Chwilami zapadamy w taki dół, że krawędzie najbliższych fal zasłaniają nam horyzont. Sekunda jedna — łódź się przechyla, leci w górę... oj, bo powylatujemy! nie, bałwan podmiótł nas na sam grzbiet, chwilę pokołysał, przeważył i lecimy znowu w dół, jak na huśtawce.

No, to przynajmniej! to się nazywa użyć morza! Chce się krzyczeć: hop, hop, — jeszcze!

— „*Ecco la! La Bella Elena!*“ — woła Giusseppe, wpatrując się w coś w dali.

— Spoglądam i ja.

Daleko we mgle, zasnuwającej horyzont, jak ciemny cień, zarysowuje się duży okręt, trójmasztowiec, dymiący z dwóch przysadzistych kominów. Gęsty, czarny dym długim welonem rozwłóczy się po niebie. Płynie wolno od Pozzuoli, jakby niepewny drogi. Na tej wielkiej przestrzeni wód ma w sobie coś smutnego, zabłąkanego.

Tak, to „*La Bella Elena!*“ Któż z nas nie zna jej nieszczęsnej historji od czasu, jak nie puszczona do Neapolu, całą dobę przestała na kotwicy, wprost Sorrento!

Biedna „Piękna Helena!“ Wyjechała przed dwoma tygodniami z Aleksandrji, wioząc ładunek bawełny i dziewięciu pasażerów na pokładzie. Kiedy była na pełnem morzu, odcięta dookoła od brzegów i od świata, w Neapolu ukazała się dżuma, zawleczona przez statek z bawełną aleksandryjską. Wieść lotem błyskawicy rozbiegła się po wszystkich portach świata i Aleksandrję uznano za dotkniętą epidemją. A takie uznanie epidemji to anathema, rzucone na port i jego statki. Nie przyjmą ich nigdzie, albo skażą na przewlekłą kwarantannę.

Nie wiedząca o niczem „*La Bella Elena*“ dobija spokojnie do Palermo. Niespodzianka. Kapitan portu nie pozwala wypuścić ze statku jednej żywej duszy. Nie wpuszczono jej nawet do portu. Jedzie do Messyny... Toż samo. Ale tu przynajmniej pozwolono nabrać trochę żywności i wody.

Z kolei próbują do Neapolu.

O, Neapol ma już dosyć bawełny, Aleksandrji i dżumy! Nic nie pomaga zaświadczenie, że na statku wszyscy zdrowi, a bawełna jedzie wprost z Chartumu. Trzeba ruszać w świat dalej, szukać gościnniejszych brzegów...

I to wtedy właśnie nieszczęsny statek przestał całą dobę na wprost Sorrento, na pełnem morzu, jakby się namyślając, co ma robić dalej.

Widać go było doskonale, a przez lornetki dostrzegliśmy nawet Bogu ducha winnych pasażerów, uwięzionych tak niespodzianie. Snuli się po pokładzie, wątpię, czy bardzo rozkoszując się słynnem Sorrento. Mnóstwo łodzi przez cały dzień okrążało statek, przypatrując się widać, jak wygląda dżuma.

Jednocześnie, jak bywa zwykle w takich razach, po całem Sorrento zaczęły krążyć romaite wieści.

Podawano je sobie z ust do ust. Naturalnie, musiała się tam znaleźć nieunikniona Angielka, która przerwała kurację w Kairze, dążąc do chorego syna. Tyle jest przecież angielskich matek i angielskich synów, nawet chorych! Ktoś inny znowu, czując, co się w Aleksandrji święci, chciał uciec do Europy przed zaprowadzeniem kwarantany; trochę się to nie udało; no, trudno. Jakieś młode małżeństwo, jakoby spodziewa się przybycia potomka; opowiadano, ale nie uwierzyłem temu, jako żywo, że wracali właśnie z podróży poślubnej. Dużo osób znalazło się bez pieniędzy, albo potrzebnych na tak długi czas rzeczy. Jakaś sentymentalna Niemka, odcięta od swego lubego Fryca, nic nie robi, tylko płacze, ciągle płacze, po całych dniach płacze. Na poczekaniu rodzą się dykteryjki, zabawne anegdoty. Sorrento już dawno nie miało takiej uciechy. (C. d. n.)

Swen Hedin

Pobyt Swen Hedina, sławnego badacza środkowej Azji i podróżnika, we Wiedniu, zamienił się w szereg owacyj dla niego, w których wzięły udział wszystkie geograficzne towarzystwa naukowe. Owacje te były zupełnie zasłużone, gdyż Swen Hedin jest dziś jednym z największych podróżników całego świata.

Wyżyna Tybetu i wschodni Turkestan, stanowiące szeroki obszar, który oddziela państwo chińskie od Rosji azjatyckiej z jednej, a ludne posiadłości Anglików w Indjach z drugiej strony, były w ostatnich latach przedmiotem wielokrotnych badań podróżników, którzy te kraje przebiegali od północy do południa. Rosjanie a w szczególności Przewalskij, dotarli od północy aż do samego Tybetu, Anglicy natomiast zmierzyli go i doszli aż do przestrzeni bezludnych Lop. Francuzi, a mianowicie książę Henryk Orleański przebiegli wschodni Turkestan i Tybet wszerz od północy na południe. Żaden jednak z powyższych podróżników nie zbadał kraju tak dokładnie, jak Szwed Sven Hedin. Od r. 1894 do 1897 przebiegł on wyżynę Pamiru, kolebkę ludzkości, która oddziela wschodni Turkestan od starożytnych krajów kulturnych rzekami Oxus i Jaxartes, przekroczył w wielu miejscach pustynię piaszczystą Takla-Makan, przeszedł, bawiąc przeszło przez dwa miesiące na wysokości 4000 metrów, wschodnie kończyny Tybetu i przez Peking wrócił do Europy.

W r. 1899 wrócił on znowu do Azji środkowej, zbadał wschodnie kończyny Turkestanu, roztrzygnął kwestję położenia jezior w dolnym biegu Tarimu, a między innemi zbadał mistyczne prawie jezioro Lop-Nor, wkroczył następnie na wyżynę Tybetu i dotarł aż do Lhazy, siedziby Dalaj, do którego wejść jemu nie było dozwolone. Lecz potem całymi miesiącami na wysokości góry Montblanc się znajdując, szedł aż do górnego Indusu a po chwilowym wypoczynku w Indjach wrócił przez olbrzymie pasma górskie Karakorum do Kaszgar we wschodnim Turkestanie.

Jak olbrzymie znaczenie mają te podróże dla nauki geografji, wynika z tego, że Hedin, na całej przebytej przez siebie przestrzeni, której odległość większą jest od odległości bieguna północnego od południowego wszędzie i zawsze czynił pomiary geograficzne, z wyjątkiem tych dni, kiedy towarzysze jego a i on sam na pustyni Takla-Makan do tego stopnia opadli ze sił, że na pół martwi dotarli do Chotan. Każde zboczenie drogi swojej notował on skrupulatnie, szkicował rzeki, góry i jeziora, przez które przechodził. W ten sposób zebrał sumę spostrzeżeń, które mapę środkowej Azji znakomicie uzupełniają.

Ponadto porobił Hedin wielkie odkrycia w Turkestanie. Piasek lotny pokrywa tam olbrzymie przestrzenie, a gdzie spadnie, wysechają rzeki, zamiera życie cywilizowane, państwa które tu kwitły niegdyś, znikają pod jego warstwami, zachowując dla badaczy całe swoje przeszłe życie, jak Pompeji pod popiołami Wezuwiusza. Hedin w niedostępnej pustyni Takla-Makan znachodził ruiny miast zagrzebanych w piasku, a w ruinach tych znajdowały się resztki malowideł ściennych, pomniki rzeźbiarskiej sztuki, jak posągi Budhy i malowidła w stylu indyjskim, wyobrażenia ludzi w stroju perskim, a więc pamiątki aryjskiej kultury, na obszarze zamieszkałym dziś przez ludność turecką. Znachodził ślady indyjskiej wiary na obszarach Islamu.

W bramach, starożytnego, a zasypanego miasta Chotan, znalazł Hedin liczne resztki wyrobów terrakotowych o charakterze na pół indyjskim a na pół perskim: wazy, wielbłądy, konie wyrabiane i malowane prawdopodobnie w czasach, kiedy następcy Aleksandra Wielkiego zakładali swe państwa w granicach Indji. Znalazły się tam także gemmy greckiego pochodzenia a nawet monety już z czasów chrześcijańskich.

Niedaleko starożytnego Lop-Nor znalazł Hedin ruiny jakiegoś miasta chińskiego a w niem monety chińskie z początków ery chrześcijańskiej i rękopisy w języku chińskim, które odczytał Karol Himly. Wynika z nich, że ruiny powyższe były w trzecim wieku ery chrześcijańskiej miastem chińskiem Loulam.

Historyczne te odkrycia rzucają wiele światła na stosunki handlowe między Wschodem a Za_

chodem u schyłku wieków starożytnych, przedewszystkiem zaś dowodzą, że bezludny dziś prawie Turkestan, był dawniej siedliskiem wielu ludów, że więc dawniej były tu lepsze stosunki klimatyczne, aniżeli dzisiaj.

W odkryciach Hedina znajdzie wreszcie geolog wiele punktów, które mu wyjaśnią sposób powstawania formacyj kontynentalnych.

Fr. J.

EDMUND LIBAŃSKI.

Z POSTĘPU TECHNIKI I WYNALAZKÓW.

(Dokończenie).

A e r o p l a n stanowi przejście do „machiny latającej“ i dlatego pomyślne próby dotychczasowe mają dalekonośne znaczenie; aeroplanem nie można latać w jednej wysokości i w dowolnym kierunku — co jest ideałem wynalazców w dziedzinie lotu — można jednak zlatywać na bardzo znacznej przestrzeni, przy czem przez czas dłuższy lot odbywa się w kierunku poziomym. Do takiego „aeoroplanu“ trzeba dopiero przyprządz odpowiedni motor, umożliwiający stały lot w powietrzu i taka konstrukcja będzie mniej lub więcej użyteczną „machiną latającą“.

To więc stanowi obecnie główne zadanie pomysłowych wynalazców i technika współczesna zbliża się krok za krokiem do tego celu.

Motor jednak musi być jak najlżejszy i mimo lekkości jak najsilniejszy.

Przed 15 laty najlżejszy motor parowy, ważył na siłę jednego konia 30 klg.; dziś tak udoskonalono budowę i konstrukcję motorów, że na 1 HP wypada *5—8* klg. ciężaru (temu zawdzięczał sukces swój Santos-Dumont) i dzięki temu dokonał obecnie w dziedzinie lotu, iście cudownych rzeczy, słynny inżynier amerykański prof. M. H e r r i n g.

Jest to pierwszy człowiek, który z „m a s z y n ą l a t a j ą c ą“, wzniósł się i dłuższą przestrzeń przeleciał w powietrzu.

Zbudował a e r o p l a n na jedną osobę i skonstruował motor parowy bajecznie lekki.

Oto przy 2400 obrotach na minutę daje siłę zwyż s i e d m i u k o n i p a r o w y c h (HP), a waży w całości $2^3/_4$ funta ang., to jest *10·3* klg. (na 1 HP niespełna 1·5 klg.).

Machina „latająca“, a właściwie „do latania“ konstrukcji H e r r i n g a, posiada automatyczny balans (podwójne powierzchnie obrotowe) i umożliwia sterowanie prawie p r o s t o p a d ł e do kierunku wiatru.

Latacz — nawet zupełny nowicjusz, może bez obawy powierzyć się tej maszynie, a posiłkując się ruchem korpusu, może falisto bujać w przestworzu, ponad ziemią...

Czyż można, wobec skonstatowanych faktów, wobec wieści, jakie nas dochodzą obecnie o ulepszeniach dalszych tej machiny — czyż można jeszcze zachować uśmiech skeptyka, gdy jest mowa o „locie człowieka“?

W wiekach średnich podobnoś tylko czarownice na sabat w górę latały na miotle — wszelkie usiłowania udałe, miały za sobą wrzekomo moc czarta lub nieczystych sił, niejednokrotnie uprawiano z produkcjami „lotu“ istny humbug, w fantastycznych powieściach traktuje się statki powietrzne bardzo żartobliwie i żadna sprawa „współczesnej techniki“ nie ma tyle przesądów do zwalczenia — jak właśnie sprawa „lotu człowieka“ i „żeglugi powietrznej“.

...Zapewne pierwszy człowiek, który w zamierzchłych czasach mówił o jeździe na wodzie i puścił się na morze w wydrążonym pniu drzewa, musiał podobne znosić szyderstwa duchowo ślepych współczesnych oraz skarżyć się na obojętność i brak poparcia, jak każdy, który dziś prawi o możliwości „żeglugi powietrznej“. A przecież jakaż to olbrzymia różnica, między owymi czasami — gdy przeczucie wynalazcy padało w tłum troglodytów, drżących przed widmami i nieznanemi siłami złych potęg, a czasami dzisiejszymi — gdy poznanie przyrody, otworzyło wrota dla rozwoju nieustannie rosnącej wiedzy, dla zużytkowania jej, a technika roztacza coraz szersze

kręgi możliwości urzeczywistnienia tego, co było niegdyś snem lub marzeniem...

Wiedza poznała możliwość „lotu człowieka“, możliwość ,,żeglugi powietrznej“, wyjaśnia warunki i granice tej możliwości, a w ślad za tem wkracza technika z próbami i praktycznem zastosowaniem.

Otwarte tu pole do współzawodnictwa najgenialniejszych umysłów wszystkich narodów, lecz w Europię pracuje się z małem poparciem nad stroną teoretyczną lotu, a w Ameryce z wielkiem poparciem ludzi prywatnych nad praktycznem urzeczywistnieniem.

To, czego dokonał prof. Herring jest olbrzymim krokiem naprzód. Proszę to przedstawić sobie na małem zestawieniu.

Oto bocian wagi 4 klg. o powierzchni skrzydeł pół mtr. kwadr. przy locie 10 mtr. w sekundzie i oporze powietrza, równającym się $^1/_{10}$ klg., pracuje skrzydłami z siłą równą $^1/_{60}$ siły konia.

Idealny ptak o sile jednego konia, a w tym samym stosunku ze skrzydłami o 30 mtr. kw. powierzchni, unosił by w powietrzu ciężar swój 240 klg.

W porównaniu z bocianem wypada siła człowieka ($^1/_7$ HP) niewystarczającą dla unoszenia ciężaru przeciętnego 70 klg. (dla osobistego sztucznego lotu) i motor musi być zastosowany. Otóż motor ważący np. 5 klg. na 1 HP jest w porównaniu z siłą i wagą bociana ($^1/_{60}$ HP na 4 klg) lżejszy i silniejszy pięćdziesiąt razy, motor konstrukcji Herringa 160 razy. Jeżeli doda się do ciężaru motoru wagę aparatu, całej machiny latającej, ciężar człowieka i przyjmie się efekt sztucznych skrzydeł, dziesięć razy gorszy, aniżeli skrzydeł ptaka; to pozostanie mimoto, blisko pięciokrotny lepszy rezultat po stronie aeroplanu zaopatrzonego w motor.

Wybitni aeronauci, teoretycy lotu dynamicznego, badacze lotu ptaków, motyli, chrabąszczy, nie zaprzeczają, iż studja nad tem prowadzone być muszą w dalszym ciągu (wszystkie te stworzenia bujające w przestworzu nad nami, latają rozmaicie i wiele spraw, tyczących się pytania w jaki sposób? — pozostaje jeszcze tajemnicą) - studja, by zebrać materjał dla praktycznego zastosowania do żeglugi powietrznej. Nie tają jednak, iż mimo iście zdumiewających, dotychczasowych rezultatów, poparcie materjalne dla umożliwienia prac pozostawia wiele do życzenia. W Ameryce idzie to jakoś raźniej, aniżeli w Europie, czego dowodem i kwota pół miljona koron na konkurs ,,machin latających“ podczas wystawy w St.-Louis i środki dostarczane wynalazcy inż. Herringowi.

Ruch jednak dla ,,żeglugi powietrznej“ się wzmaga, od kilkunastu lat wychodzą fachowe pisma, poświęcone tej sprawie, jak np. w Niemczech: ,,Zeitschrift für Luftschiffahrt“ (redaguje znany aeronauta Berson w Berlinie), ,,Die Flugtechnik“ i wiele innych, w Francji: L' aerophile, Aerial Navigation i t. p., a sprawy te żywotne omawiane są w licznych stowarzyszeniach, których celem jest ,,popieranie spraw żeglugi powietrznej i postępu w dziedzinie ,,sztucznego lotu“.

Dla techniki wystarcza przekonanie: lot jest możliwy! a więc stanie się faktem — kiedy?...

...Kiedy?— przypomnijcie sobie historję lokomotywy! Przez wiek cały zbierali fakta i wyniki prób słynni wynalazcy, aż pewnego czasu, 80 lat temu, pojawił się Stefenson, złączył to wszystko, uzupełnił genjalną „twórczą syntezą“, a ludzkość zdobyła epokowe dzieło cywilizacji.

Tak samo będzie i z ,,żeglugą powietrzną“, od najdawniejszych czasów ludzkość marzy o niej, marzy o ,,locie człowieka“ w przestworzu, wiek wiedzy i techniki gromadzi i łączy fakta; wyniki prób, coraz lepsze, pewniejsze, aż pewnego dnia umysł genialny stworzy syntezę — lot człowieka, podbój atmosfery stanie się nowem, epokowem dziełem cywilizacji, zdumiewającym objawem potęgi ducha ludzkiego...

...A może potem ci, co przyjdą po nas, gdy zaniknie już wszelki ślad obecnego barbarzyństwa, wojen, mordów spokojnych narodów, wyzysku człowieka przez człowieka, gdy zaniknie ślad wszelki brutalnego ustroju kapitalistycznego — może wówczas ta przyszła, szlachetniejsza od nas ludzkość, zamarzy o podróży na najbliższe planety... o sąsiedzie ziemi... Marsie?

Może! — stanie to się wtedy, gdy duch ludzki zgłębi istotę niezbadanej tajemnicy, siły ciążenia, ,,grawitacji“, gdy ludzkość zdobędzie moc oderwania swych stóp, od... matki swej, ziemi!...

Z PIŚMIENNICTWA I SZTUKI

KSIĄŻKI. *Strofy* p. Józefa Nawrockiego. Lwów 1903. Księgarnia Polska. Jest poezja taka, co gromem słów swoich, i myśli skrzydłami lotnemi chciałaby przedrzeć wszechświata i wszechduszy tajniki — ale jest i taka, co czarem strumyka szemrze, lub jak jaskółka się nisko ponad wody unosi. Te małe bole, co ostatecznie życia nie złamią, szczupłe radości, duszę jeszcze nie zdolne rozanielić, są także poezją, życia codziennego promieniem, ozdobą, źródłem pogody lub łagodnej melancholji. Piewcą takich bezpiorunowych bolów i łagodnego pessymizmu, jest p. Józef Nawrocki, którego tomik poezji właśnie się w druku okazał. Jestto, o ile nam wiadomo, pierwszy snop zebrany przez autora na niwie poezji, snop ładnie związany, wiele dobrego ziarna w sobie zawierający, a więc jako całość sympatyczny, jako poezja w formie wykwintny, w treści szlachetny i piękny. Jest bowiem tą treścią smutek samotności, ból istnienia, prawda z poza jedwabnych obsłonek zimno wyglądająca, odczucie mowy przyrody, a wreszcie zatroskana skarga, na pieśni, które są w duszy, ale tak jakoś... w słowach się łamią.

Zwłaszcza formą sonetu włada autor biegle, znaleźć potrafi słowa na swych myśli ubranie, a gdy się jeszcze doda szczerość uczucia, która z każdego jego wiersza wygląda, to i snadnie można zamknąć skromne sprawozdanie, uwagą:

— Dobrze jest, że autor rzucił ten fiołków bukiecik w odmęt szarej prozy żywota... *Fr. Jaw.*

PISMA. „*Wiadomości fotograficzne*,“ dwutygodnik ilustrowany poświęcony sztuce fotograficznej i gałęziom z nią związek mającym“ — rozpoczął wychodzić we Lwowie z Nowym Rokiem pod redakcją p. Wiktora Wołczyńskiego, autora wybornego „Brewiarzyka fotograficznego“ a pod kierownictwem artystycznem znanego amatora-fotografa dra Henryka Mikolascha. Pisemko to, bardzo staranne redagowane a ilustrowane wcale dobremi reprodukcjami, powinno sobie zdobyć uznanie w jak najszerszych kołach interesowanych. W dotychczasowych czterech zeszytach spotykamy ciekawe i pouczające artykuły pp. Mikolascha (Druk gumowy i katatypia). Włoszyńskiego (Krajobrazy zimowe), Lachowskiego (Fotografja na usługach nauki), a oprócz tego bardzo troskliwie prowadzone działy drobniejszych wiadomości (Luźne notatki, Kronika, Bibliografja i t. d.). „Wiadomości fotograficzne“, mamy nadzieję, zastąpią z czasem zupełnie dobrze, wyłącznie u nas do tej pory prenumerowane tego rodzaju publikacje zagraniczne, zwłaszcza niemieckie.

NOTATKI. *W sprawie pomników i zabytków historycznych.* Koło konserwatorów dla Galicji wschodniej uchwaliło sporządzić spis wszystkich zabytków, aby je mieć w ciągłej opiece. Spis ten ma być naukowo opracowany i wydany w osobnej księdze. W tym celu rozestano do wszystkich starostw, gmin etc. kwestjonarjusz składający się w następujących pytań: I. Zabytki przedhistoryczne: a) czy na obszarze miejscowości znajdują się pieczary, horodyszcza, wały, mogiły, niwy, zwane mogiłkami, przedchrześcijańskie groby i cmentarzyska, wysokie kamienie sterczące wśród pól (*menhiry*), skrzynie kamienne, wzniesione pod nad ziemię (*dolmeny*) pale starożytne sterczące wśród moczarów i torfowisk? b) czy znajdowano tam kiedy narzędzia kamienne, okruchy grubych naczyń glinianych, stare monety, resztki narzędzi, ozdób, broni z bronzu lub żelaza etc. c) co ludność opowiada o początkach tej osady, o jej dawnych mieszkaniach i zdarzeniach. II. Zabytki historyczne: a) kościół lub cerkiew dokładny opis, plan i w ogóle wszelkie szczegóły godne uwagi: b) czy dawniej istniał tam kościół i dlaczego go rozebrano, c) jakie w ogóle zabytki starożytne lub artystyczne zachowuje kościół lub cerkiew, d) czy w kościele lub cerkwi są jakie nagrobki lub tablice pomiątkowe z przed roku 1850? e) czy istnieją jakie kościoły lub cerkwie filialne, figury i krzyże pamiątkowe, f) czy są jakie ślady, że w tej miejscowości istniał zamek obronny, g) jeźli zachowały się inne zabytki budownictwa, jak: ratusz, budynki targowe, podsienia, szczątki murów, baszt, stare domy etc. wymienić je i opisać. III. Zabytki piśmienne: czy w parafji, kahale, w urzędzie gminnym nie znajdują się dokumenty, akta, księgi sądowe liturgiczne i gospodarskie, mapy, plany, ryciny etc., od którego roku zaczynają się księgi chrztu, ślubów i śmierci.

Kwestjonarjusz ten wystosowany został w języku polskim i ruskim.



Z Drukarni Udziałowej we Lwowie, ul. Lindego l. 8.